

# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA VENDÉE (1866-1878)

## 1863, la création

Décret impérial du 31 octobre 1863 autorisant la création de la société anonyme de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée

Ses buts : construction puis exploitation des lignes de chemins de fer de :

- Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne,
- Napoléon-Vendée à Tours via Bressuire.

Les concessionnaires : MM. le comte de Monthiers, Thomas Savin, de Puyberneau, Pope Hennessy, Benjamin Oliveiro, Casimir Jean-Baptiste Bonnin, Paul Margetson, James Morrish, E.-P. De Colghoun, Richard Kyrke-Penson et le marquis de Ripart de Montdar.



## Des actionnaires anglais

52 actionnaires dont 45 sont d'origine anglaise ! Seuls 7 Français sont engagés dans l'affaire, pour un peu moins de 1 000 actions.

Fonds social : 12 M de francs, répartis en 24 000 actions de 500 francs chacune.

Le conseil d'administration : 12 membres.

Président : Marquis de la Rochejaquelein.

Vice-président, Victor Poiteau, avocat et maire des Sables-d'Olonne (1857-1870).

**Le Droit**, dans son numéro du 18 courant, a publié, à titre d'annonce légale, les statuts de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée.

Nous croyons intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs les noms des principaux actionnaires de cette compagnie, dont le fonds social, fixé à la somme de 12 millions de francs, a été divisé en 24,000 actions de 500 fr. chacune.

Thomas Savin . . . . .	6,515
Adams . . . . .	8,625
John Ward . . . . .	1,000
David Lhoijld . . . . .	500
Robert Piercy . . . . .	300
<b>Total . . . . .</b>	<b>16,940</b>

La compagnie de la Vendée a connu trois périodes majeures :

- les actionnaires anglais (1863-1868), avec William Henry Bishop;
- la gestion Charles Jenty (1868-1874);
- la gestion Simon Philippart avec la banque franco-hollandaise (1874-1878).

**Compagnie des chemins de fer de la Vendée.**

Le coupon n° 6 sur les obligations sera payé, à partir du samedi 2 avril 1872, au siège de la Compagnie, 52, rue de Valenciennes, n° 13, à Paris, et dans les gares et stations de la ligne des Sables-d'Olonne à Bressuire, à raison de 75 fr par obligations nominatives, 75 fr par obligations au porteur (détachées de l'annexe 1-2)



## La Faillite en 1877



Les causes :

- des investissements trop lourds,
- faible rentabilité des lignes secondaires,
- la guerre franco-prussienne de 1870.

Mais surtout

- des malversations financières qui sont les principales responsables de la faillite de la Cie de la Vendée !

Selon un rapport présenté au tribunal civil de la Seine, « la Compagnie de la Vendée a toujours fonctionné de manière irrégulière, n'étant qu'une société anonyme de façade avec des administrateurs successifs qui ne la géraient que pour leur propre compte ».



## Les chemins de Fer de l'État (1878-1937) et la SNCF (depuis 1938)

1878 (loi du 18 mai) : rachat par les Chemins de fer de l'État des anciennes lignes concédées aux compagnies des lignes secondaires (Cies de la Vendée, des Charentes, etc.)

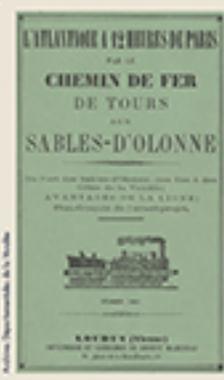
1938 : transfert à la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF).

# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

1866-2016

LES SABLES D'OLONNE

L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER



## Les débuts en France

- 1827 : 1<sup>ère</sup> ligne de chemin de fer ouverte entre Saint-Étienne et Andrézieux (18 km). Les wagons sont entraînés par des chevaux.
- 1832 : 1<sup>ère</sup> traction avec une locomotive à vapeur.
- 1837 : inauguration de la première ligne arrivant à Paris.
- 1842 : charte sur les chemins de fer.



## La Vendée oubliée



Nombreuses réclamations du Conseil général et des communes vendéennes pour la construction de lignes de chemins de fer en Vendée.

1852 : le maire des Sables indique que le port n'est pas compris dans le réseau du chemin de fer malgré sa position avantageuse.

1854 : étude de N. Rabouin-O'Sullivan, ingénieur civil, portant sur un chemin de fer allant de Tours aux Sables, par Chinon, Loudun, Thouars, Bressuire, Pouzauges, les Herbiers et Napoléon Vendée.

1860 : le Conseil municipal vote une adresse à l'Empereur Napoléon III pour obtenir une voie ferrée.

**NAPOLÉON**, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS.

Avec nous et de nous ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Est déclaré d'utilité publique, l'établissement d'un chemin de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne.

## samedi 29 décembre 1866



1861 : déclaration d'utilité publique pour l'établissement du chemin de fer aux Sables.

1862 (12 novembre) : adjudication de la ligne Napoléon-Vendée - Les Sables-d'Olonne à des hommes d'affaires.

1863 : fondation de la « Compagnie des Chemins de fer de la Vendée ».

1863-1866 : construction de la ligne (36 km).

1866 (29 décembre) : inauguration de la ligne Nantes - Napoléon-Vendée et de la ligne Napoléon-Vendée - Les Sables, en présence du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, Armand Béhic.

« Son Excellence est arrivée vers 2 heures par un train spécial dont la locomotive était décorée aux armes de la Ville des Sables-d'Olonne ».

Événement majeur dans l'histoire sabloise, l'arrivée du chemin de fer va permettre l'essor de la station balnéaire.



# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

1866-2016

**CHEMINS DE FER DE LA VENDEE**

**AVIS AU PUBLIC**

## OUVERTURE

DE LA LIGNE DE

# NAPOLEON-VENDEE

AUX

# SABLES-D'OLONNE

**LE 29 DECEMBRE 1866**

Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer le public qu'à partir du 29 DECEMBRE 1866, la ligne de NAPOLEON-VENDEE aux SABLES-D'OLONNE sera livrée au service des voyageurs et des marchandises. La marche des trains sur cette section est réglée comme suit :

PRIX DES PLACES DE VOYAGEURS				NOMS DES STATIONS.	PRIX DES PLACES DE MARCHANDISES		
1 <sup>re</sup> Cl.	2 <sup>e</sup> Cl.	3 <sup>e</sup> Cl.	1 <sup>re</sup> Cl.		2 <sup>e</sup> Cl.	3 <sup>e</sup> Cl.	
				PARIS..... Départ	11 75		
				ANGERS..... Départ	10 75		
				NANTES..... Arrivée	7 75		
				LORENT..... Départ	5 50		
				REDON..... Départ	5 25		
				SAINTE-NAZAIRE..... Départ	4 75		
				NANTES..... Arrivée	4 25		
				NANTES..... Départ	4 75		
				NAPOLEON-VENDEE..... Arrivée	5 25		
50 80	42 80	30 75	504	NAPOLEON-VENDEE..... Départ	6 50	4 75	3 75
57 80	42 80	34 80	500	Les Guesnards.....	9 00	7 25	6 12
58 25	43 80	33 80	501	La Motte-Aumaine.....	9 50	7 75	6 58
59 00	44 70	35 75	502	Quarré.....	9 50	7 75	6 58
60 95	44 70	35 15	503	LES SABLES-D'OLONNE..... Arrivée	10 6	8 5	7 2

**AVIS IMPORTANT**

**RAGAGES.** — Il est accordé francs à chaque voyageur 20 kilogrammes de bagages, et 30 kilogrammes seulement aux enfants payant demi-place. — Un droit de 10 centimes est perçu pour chaque voyageur. Les bagages présentés trop tard à l'embarquement, partent par les trains suivants, et sont taxés, dans ce cas, pour leur poids usuel d'après les prix fixes pour les transports à grande vitesse.

**ENFANTS.** — La remise de prix total est faite aux enfants au-dessous de trois ans à la condition de rester assis sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, les enfants paient demi-place, et ont droit d'occuper individuellement une place entière. Au-dessus de sept ans, ils paient place entière.

**BILLETS.** — La distribution des billets commence cinq minutes avant le départ des trains.

Paris, le 19 décembre 1866.

Le Directeur de la Compagnie,  
**W. H. BISHOP.**



Ce plan se  
plus simplement  
trouve aux Sables  
faire figurer les co



## Le casino Eiffel



La Cie des Chemins de fer de la Vendée est à l'origine du projet du Grand Casino des Sables-d'Olonne.

Les plans sont de l'architecte parisien Germain Solard.

L'entreprise générale des travaux est confiée à l'ingénieur Gustave Eiffel, employé par la Cie de la Vendée.

1876 (1<sup>er</sup> juillet) : inauguration avec au programme concerts, bals et feux d'artifice.

Le Casino était l'un des joyaux du patrimoine architectural de la ville.

1876-1892 : gestion Leguay.

1878 : rachat par les Chemins de fer de l'État à la suite de la faillite de la Cie de la Vendée.

1892 : revente à M. Étienne Chapoutau.

1910-1951 : gestions Audubon et Haas.



**VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES**  
**CASINO DES SABLES-D'OLONNE**  
 Et des Terrains contigus appartenant à l'État  
 Le Samedi 30 Avril 1892, à deux heures après-midi, en l'Hôtel-de-Ville des Sables-d'Olonne.

## La Belle Époque



Une renommée indéniable jusqu'à la Première Guerre mondiale grâce aux :

- concerts donnés sur la terrasse par l'Orchestre symphonique du Grand Casino, sous la baguette de Gustave Lelong et de Charles Domergue de la Chaussée.
- tournées Baret et pièces de théâtre qui font la joie des baigneurs en reprenant des pièces à succès parisiennes.

C'est un lieu de mondanités où les grands artistes français viennent se produire pendant la saison estivale, et ce, jusqu'en 1939.



## Une triste fin

Occupé par les troupes belges puis allemandes, le Grand Casino est fortement endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale.

Tombé en ruines, il est racheté par la Ville et démolit en 1950.



Sa reconstruction se fait dans un style Trocadéro, d'après les plans des architectes sablais Durand et Bertrand.



LES  
150 ans  
aux Sables d'Olonne

1866-2016  
du train

AFFICHES ET SABLAISES

## Les affiches réclame

Les affiches existent depuis l'ouverture de la ligne ferroviaire en 1866.

Leur fonction principale est d'informer les voyageurs des horaires et des tarifs en vigueur ou d'annoncer les trains de plaisir.



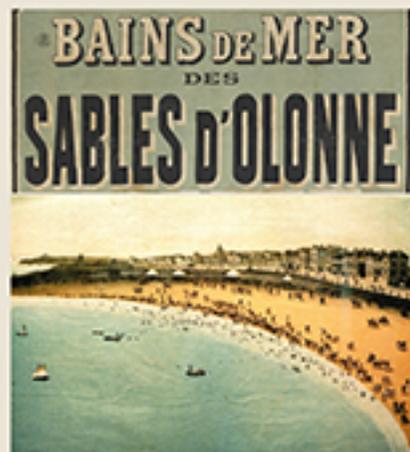
Une mutation publicitaire intervient dans les années 1880, en raison de :

- la concurrence des compagnies de chemins de fer ;
  - la compétition des stations balnéaires entre elles.
- Les compagnies assurent alors elles-mêmes leur publicité.

1883 : première mention d'une affiche publicitaire des Sables

« [...] Et il (le voyageur) choisit les Sables d'Olonne. Non point que les affiches de notre chère Cité soient plus hautes en couleurs et en promesses que toutes celles qui s'étaient sur les murailles d'à côté ».

1886 : décision de la municipalité de créer ses propres affiches des bains de mer. Leur réalisation est confiée au directeur du Grand Casino.



## La Sablaise

1892 : apparition de l'image de la Sablaise sur les affiches des chemins de fer.

Cette utilisation commerciale de la Sablaise est l'oeuvre d'Édouard Mayeux (1846-1917), libraire et publiciste sablais, éditeur de *l'Indicateur des chemins de fer*.



La Sablaise est l'icône incontournable de la publicité balnéaire des Sables d'Olonne à la Belle Époque grâce à des artistes talentueux : Ogé, Lanos, Pal, Corbineau, Troncy, Galice et Thor.

Elle est devenue, selon Nathalie Page-Defendi, « le mythe fondateur du tourisme vendéen ».

La Sablaise va être utilisée jusqu'au début des années 1930.



## La plus belle plage d'Europe

1892-1914 : utilisation du célèbre slogan « La plus belle plage d'Europe » pour vanter la station des Sables d'Olonne.

Ce slogan est affiché une dernière fois en 1929.



Archives Municipales de Sables d'Olonne



Archives Municipales de Sables d'Olonne



## Une petite gare en bois (1866)

La liaison ferroviaire de Napoléon-Vendée aux Sables était dotée :

- d'une gare à chaque extrémité de la ligne
- La gare de Napoléon-Vendée construite par la Compagnie d'Orléans.
- La gare des Sables édifée par les Chemins de Fer de la Vendée.



- de trois stations intermédiaires situées aux Clouzeaux, à La Mothe-Achard et à Olonne.  
1866 : construction d'une 1<sup>ère</sup> gare en bois.  
Cette situation dessert l'image de la ville : « ce hangar provisoire recevant les baigneurs les impressionne défavorablement ».



## La station d'Olonne

Située à 1,5 km du bourg et à 6 km des Sables.  
Proche des marais salants, son emplacement devait permettre l'exportation du sel des Olonnes.  
Elle était desservie par un chef de gare et un facteur de station.



## La bibliothèque

1867 : ouverture d'une bibliothèque dans la gare des Sables à la demande de la Maison Hachette et Cie, libraire à Paris, qui détient le monopole des ventes dans les gares françaises.



## La nouvelle gare des Sables (1881)



1880 : Autorisation de la construction d'une nouvelle gare (coût global 845 000 Francs).  
1881 (25 juillet) : ouverture au public.  
1897 : éclairage au gaz (Bec Auer)  
1930 : éclairage électrique.  
1964 : cession de la cour des voyageurs à la Ville.  
1992 : modernisation de la gare à la demande la Ville « afin de présenter aux voyageurs ainsi qu'à ses habitants une gare accueillante et fonctionnelle »



Chemin de Fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne.

### RÈGLEMENT

Concernant la Police des Cours des Gares et Stations.

**ARTICLE PREMIER DE LA VENTE.**

Le voyageur qui achète un billet de chemin de fer est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations. Il est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations. Il est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations.

**ARTICLE DEUXIÈME.**

Le voyageur qui achète un billet de chemin de fer est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations. Il est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations. Il est tenu de se conformer à la police des cours des gares et stations.

# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

1866-2016

LOCOMOTIVES ET VOITURES

## Les premières «locos»



Les locomotives tender n°1 à 3 ont été mises en service le 29 décembre 1866.

Les n°1 à 4, de 40 tonnes chacune, sont construites à l'usine de Graffenstaden (Bas-Rhin).

N°1 Vendée.

N°2 Napoléon-Vendée.

N°3 Les Sables-d'Olonne.

N°4 Bressuire.

N°5 Chantonnay (Fairlie) (unique exemplaire en France).

37 locomotives sont commandées par la Compagnie de la Vendée entre 1866 et 1878.

L'entreprise Schneider au Creusot est le principal fournisseur des locomotives.

1871 : livraison des n°6 à 17.

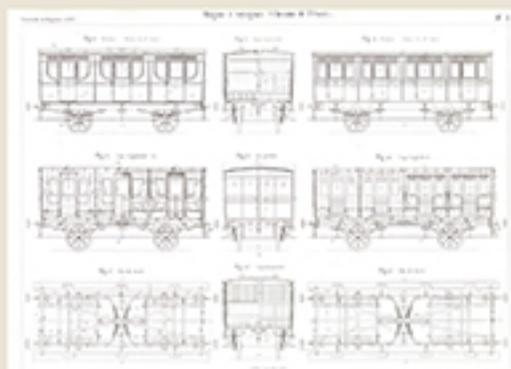
1875 : livraison des n°18 («Olonne»), 19 («Beuxes»), 20 («Huismes») et 21 («Rivarennes»).

L'ingénieur de la Compagnie indique qu'elles sont «de construction solide et conforme à un type qui a fait depuis longtemps ses preuves sur le réseau».

Toutes ces locomotives vont être utilisées jusqu'en 1914.



## «En Voiture s'il vous plaît!»

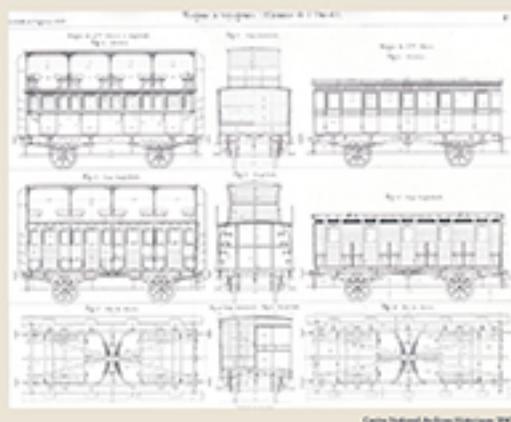


Les voitures de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes étaient de formes et grandeurs différentes. Elles comportaient en moyenne 35 à 48 places, 73 pour les «type à impériale».

Principaux constructeurs : la maison Delettrez à Paris, la maison Bonnefond et la Compagnie Française de matériel de chemin de fer.

Description : «Ce matériel avait les dispositions classiques de l'époque : portières latérales, desservant chaque compartiment, éclairage par lampes à huile, chauffage par bouillottes. Les sièges garnis en première classe, étaient rembourrés en deuxième classe et formés de bancs en bois à dossier en troisième classe».

Les 1 320 véhicules de la Cie de la Vendée ont été réutilisés par les Chemins de fer de l'État.



## Du charbon à l'électricité



Au XX<sup>e</sup> siècle, le parc se modernise avec :

- des locomotives de types : «030» et «040»; «120» série 2751 à 2754; «220» série 2800 à 2850; «Atlantic»; «230» série 3800; «BB 67400».
- des autorails : - Bugatti et Renault VH (X 1300); X 2100, X 4300, X 4500 et X 4600;
- des TER et le TGV.



# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

## DE PARIS AUX SABLES-D'OLONNE

### Une course contre la montre

3 allers-retours quotidiens entre Les Sables et Napoléon-Vendée sous le Second Empire  
 2 allers-retours quotidiens Paris-Orsay - Les Sables par trains directs via Tours, Orléans ou Vendôme en 1908.



Temps de trajets en train (1876)

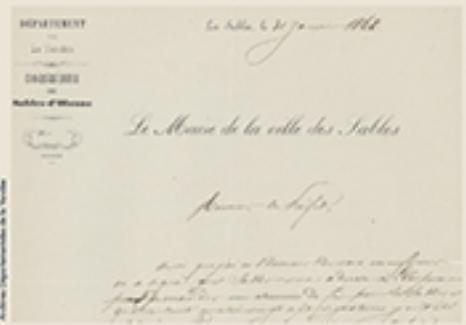
La Roche-sur-Yon.....	1 heure
Nantes.....	4 heures
Paris.....	15 à 18 heures

(12 h pour le train de 1<sup>re</sup> classe)

Grâce aux progrès technologiques, cette durée emblématique passe à :

10 heures.....	en 1892
9 heures.....	en 1894
7 heures.....	en 1900 (sans changement de train !)

En 1938, la SNCF fait passer les trains à destination de Paris par Nantes et Le Mans.  
 En 1986 : suppression de la liaison Paris-Austerlitz - Les Sables via Tours  
 En 1990, il faut :  
 - 6 heures pour rejoindre la gare de Paris Montparnasse en « Corail »,  
 - 4 heures si l'on prend le TGV Atlantique à Nantes.  
 Aujourd'hui, le trajet en TGV est réalisable en 3 h 30 !



### Les tarifs

À ses débuts, le chemin de fer reste un moyen de transport onéreux.  
 Salaire moyen d'un ouvrier agricole : 1 à 2 frs./jour  
 Les tarifs de 3<sup>e</sup> classe en 1870 pour aller à :

Paris.....	33,25 Frs.
Nantes.....	7,05 Frs.
Napoléon-Vendée.....	2,30 Frs.
Olonne.....	0,45 Fr.



000850  
 1<sup>re</sup> CL. RED. 50%  
 LES SABLES-D'OLONNE 2

3 X 63 133  
 3<sup>e</sup> PARIS-MONTPARNASSE  
 1210 Km  
 pour être valable, le billet  
 doit avoir été composé  
 lors de l'accès au train  
 PRIX 88.00  
 000850

### Les trains de plaisir

1868 (19 juillet) : inauguration des «trains de plaisir» qui vont faire la renommée de la station balnéaire.  
 En 1906, les trains de plaisir ont amené 17 662 personnes aux Sables



Allers-retours à partir de Nantes, Cholet, Bressuire et La Roche-sur-Yon avec des :

- tarifs spéciaux pour la saison balnéaire et les jours de fête (40 % de réduction).
- trains exclusivement composés de voitures de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes.

Ces trains ont eu un énorme succès jusqu'à la Première Guerre mondiale.  
 Avec beaucoup de malice, les Sablais les appelaient les «trains des cocus»...





LES  
150 ans  
du train  
aux Sables d'Olonne  
LES CHEMINOTS

1866-2016

## « Ceux qui cheminent... »

« Cheminot » désigne au XIX<sup>ème</sup> siècle les hommes employés à la construction des voies ferrées.

Ce terme englobe ensuite l'ensemble du personnel des chemins de fer.

De 1896 à 1931, le nombre des cheminots double en Vendée, passant de 998 à 2 055, dont 385 employés pour les tramways (source : CDMOT Vendée).

Mécaniciens et chauffeurs ont un statut privilégié chez les cheminots, du fait de leur fonction essentielle dans la conduite des machines et la marche régulière des trains.



## Les employés de la gare

Le personnel de la gare des Sables est composé de :

35 agents	en 1878
51	en 1908
65	en 1920.

- le chef de gare (François Pinson en 1871-1872) ;
- le sous-chef de gare ;
- les receveuses (billets) ;
- les lampistes (bagages) ;
- les aiguilleurs (trriage des voitures) ;
- le chef de train (Antoine Abeille en 1872) ;
- le conducteur et le serre-frein ;
- le chef du dépôt (Eugène Morin en 1872)
- les hommes du dépôt des machines (ajusteurs, chaudronniers) ;
- les hommes de la cour (manutention des briquettes de charbons et de l'eau) ;
- les visiteurs et les graisseurs (inspection des voitures et des wagons).

À Olonne, il y a un chef de station (Henry Robard en 1872),

et un facteur de station chargé d'enregistrer bagages et colis (Auguste Suker en 1872).

Des gardes-barrières sont présents à tous les passages à niveau.

En Vendée, 1 garde-barrière sur 5 était une femme !



Construction de la gare des Sables d'Olonne



## Les syndicats

Dès 1894, les cheminots s'organisent en syndicat au sein de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer.

Le Syndicat des Travailleurs des chemins de fer de l'État - CGT des Sables comptabilise 70 membres en 1930.

1935 : fusion du Syndicat Confédéré et du Syndicat Unitaire.

Formation du Syndicat des Chemins de fer des Sables-d'Olonne et des environs - Force Ouvrière et CGT



# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

1866-2016

LE TRAIN À GRANDE VITESSE

## Un TGV tracté



En 1989, l'arrivée du TGV Atlantique à Nantes donne une impulsion très forte au trafic des voyageurs.  
 2000 (28 mai) : arrivée en gare des Sables du TGV en provenance de Paris-Montparnasse.  
 La ligne n'étant pas électrifiée, le TGV est alors tracté depuis la gare de Nantes.  
 C'est une nouvelle étape dans le désenclavement du Pays des Olonnes.  
 2004 : la SNCF juge cette expérience trop coûteuse et fait remplacer le TGV tracté par des TER de nouvelle génération.

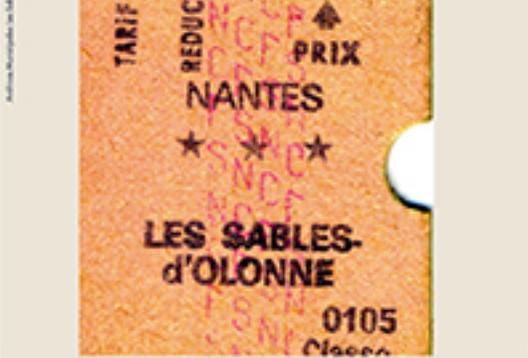
## Les travaux d'électrification

2005-2008 : travaux d'électrification de la ligne Nantes - Les Sables pour un coût de 105 M€.

- Région (35 M€),
- État (27,8 M€),
- CG Vendée (20,4 M€),
- CG Loire-Atlantique (8,8 M€),
- CC des Olonnes (2,9 M€) et du Pays Yonnais (2,9 M€).

Les travaux concernent :

- la construction d'ouvrages d'art (notamment le pont d'Olonne-sur-Mer),
- la pose de 4 000 poteaux caténaires,
- la mise sous tension de la ligne (25 000 volts),
- l'effacement des réseaux de signalisation et de télécommunication,
- l'aménagement des quais des gares des Sables et de la Roche-sur-Yon.



## 2008, le nouveau TGV



Le TGV revient en gare des Sables le 14 décembre 2008.  
 Le trajet Paris - Les Sables se fait désormais en 3 h 30, sans changement de train.  
 Soit deux fois moins de temps qu'en 1914 !





## Accidents dramatiques

Lors des manœuvres des convois, les hommes d'équipe sont particulièrement exposés. Plusieurs cheminots ont des membres broyés ou coupés par le passage des roues du train, ou sont écrasés entre deux wagons. Des passagers sont aussi victimes d'accidents mortels en voulant monter ou descendre du train en marche. Des piétons meurent également alors qu'ils tentent imprudemment de franchir les voies ou le passage de la locomotive.



## Faits divers

1899 (8 novembre) : le commandant Charret tue son ex-épouse de plusieurs balles de revolver à la gare des Sables.  
 1909 : la police sablaise arrête la bande des « Écumeurs » de la gare après de nombreux vols commis dans les wagons et le dépôt de la petite vitesse.

## Un Drame à la Gare

**En attendant le train. — Drame sanglant. — Quatre blessés. — Une pianiste qui l'a échappé belle. — Les premiers secours. — Au commissariat. — Au Parquet. — Mutilisme du meurtrier. — Chez les victimes : leur état. — Le meurtrier.**

## Déraillements spectaculaires



1908 (29 juillet) : déraillement, entre la Mothe-Achard et Olonne, du train transportant les cinématographes Pathé et Bordelais, et le cirque Gallica-Ranci.  
 2008 (6 octobre) : une voiture d'un TER quitte les rails en gare des Sables, mais sans faire de blessés grâce à la vigilance du conducteur.

## Une collision effroyable !

1957 (17 novembre) : à Chantonnoy, la collision entre l'autorail assurant la liaison Les Sables - Thouars et un train de marchandises fait 29 morts (dont 8 de la région sablaise) et 21 blessés.



## La gare entre en scène

1946 : des scènes du film « Le Père tranquille », de René Clément, avec Noël Noël, sont tournées dans la gare.  
 1947 (octobre) : le train blindé allemand du film « La Bataille du Rail » de René Clément stationne en gare des Sables.  
 1997 (décembre) : le "train de l'espoir" comportant 4 voitures du légendaire "Pullman Orient-Express" fait escale aux Sables pour le Téléthon.

### Le train blindé allemand de la Bataille du Rail aux Sables

Judi et vendredi de la semaine dernière, le train blindé allemand qui servit aux prises de vue du film « La Bataille du Rail » est venu stationner en gare des Sables. Nombreux furent les curieux qui allèrent visiter cette forteresse ambulante qui servit tout d'abord à abriter les soldats de la Wehrmacht, puis les pontilles de la collaboration, notamment Darnand, chef de la milice. Mais, ce train devait être repris par les Forces Françaises Libres au cours d'un héroïque combat à la gare de Beain (Seine-et-Oise). Rien n'avait été ménagé pour en assurer la sécurité, notamment l'épaveur du blindage atteignant deux centimètres. Le bénéfice de l'exposition était réservé aux œuvres de « Résistance-Fer », les cheminots, comme on le sait, ayant courageusement participé à la Libération de notre sol et payé par de nombreux martyrs leur héroïque sacrifice.



# LES 150 ans du train aux Sables d'Olonne

1866-2016

## Chemin de Fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne.

# RÈGLEMENT

Concernant la Police des Cours des Gares et Stations.

NOUS, PRÉFET DE LA VENDEE, OFFICIER DE L'ORDRE IMPÉRIAL DE LA LÉON-ORNONNET.

- Vu l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des Chemins de fer;
- Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer;
- Vu la circulaire ministérielle du 19 août 1865;
- Vu le projet de règlement proposé par l'ingénieur en chef du contrôle pour la police des cours dépendant des gares et stations des Chemins de fer de la Vendée comprises dans la traversée du département de la Vendée;
- La Compagnie entendue :

### ARRÊTONS CE QUI SUIT :

#### TITRE I<sup>er</sup>.

##### Gares et Stations de Voyageurs.

###### ARTICLE PREMIER.

Les cours des gares et stations seront ouvertes une demi-heure, au moins, avant le départ et l'arrivée du premier train du matin. Elles pourront être fermées après le départ ou l'arrivée du dernier train du soir.

###### Art. 2.

Pourvu qu'il n'y ait pas d'obstacle, les lieux de stationnement des différentes sortes de voitures, telles que diligences à diverses destinations, voitures de messageries, omnibus, fiacres, voitures à volants, voitures particulières, seront désignés par le chef de gare, de concert avec le Commissaire de surveillance administrative. A défaut de concert l'ingénieur en chef du contrôle statuera.

###### Art. 3.

Les omnibus et toute sollicitation importante pour l'indication d'halte, pour transport de bagages, pour offres de service, etc., sont interdites dans les cours des gares et stations, et, en général, dans toutes les dépendances du Chemin de fer.

Ceux qui troubleront l'ordre par des cris, des injures, des rixes ou par des manœuvres gênant la circulation seront punis conformément aux lois.

###### Art. 4.

A l'exception des voyageurs et des personnes qui les servent ou qui les accompagnent, les porteurs de la Compagnie et les agents des services de correspondance après qu'ils auront pu se procurer et porter les bagages des voitures à l'intérieur de la station et de l'intérieur de la station aux voitures, aucune circulation ne devra être exigée pour ce service.

Les cochers ne pourront quitter leurs chevaux pour s'occuper des bagages qu'en se conformant aux dispositions de l'article suivant.

###### Art. 5.

Les voitures qui entrent dans les cours des gares et stations doivent y circuler avec précaution et n'y stationner que sur les emplacements indiqués. Quand plusieurs voitures arrivent au porteur en même temps, elles doivent prendre la file sans se gêner.

Il est interdit à tous charretiers, cochers ou porteurs de voitures publiques ou particulières de stationnement dans ces cours :

1<sup>o</sup> De quitter leurs chevaux à moins qu'ils ne soient solidement attachés au train à la main, ou à moins que les roues de leur voiture ne soient maintenues au moyen d'une chaîne ou d'une forte corde les reliant à la rampe ;

2<sup>o</sup> De débâcher entièrement leurs chevaux pour leur donner à boire ou à manger ; ils peuvent seulement leur enlever le mors de la bouche, et ils doivent alors se tenir à leur tête.

###### Art. 6.

Les diligences et les voitures de messageries porteront sur les côtés extérieurs l'inscription apparente des localités qu'elles desservent et le nom de leurs propriétaires.

Il en sera de même des omnibus, qui porteront également à l'extérieur l'inscription de leur service.

###### Art. 7.

A l'intérieur de chaque compartiment de voiture publique seront inscrits, d'une manière appropriée, le nombre de places qu'il comporte, le prix de chacune d'elles, ainsi que celui du transport des bagages.

Si le transport des voyageurs ou de tout ou partie des bagages à leur gré, est ou sera constamment affiché dans la voiture doit faire connaître cette gratuité aux voyageurs.

###### Art. 8.

Les cochers et conducteurs de voitures publiques devront porter un uniforme ou tout autre signe distinctif.

#### TITRE II.

##### Gares de Marchandises.

###### Art. 9.

L'entrée des gares de marchandises n'est permise qu'aux expéditeurs, destinataires et autres personnes venant pour affaires concernant le service du Chemin de fer.

Ne seront admis dans les cours de ces gares que les voitures venant y prendre ou y laisser leur chargement et celles des personnes et-déposés mentionnés.

###### Art. 10.

Pour le stationnement, le chargement et le déchargement, les voitures se placeront le long des quais ou des voies de départ, de la manière et sur les points qui seront déterminés par la Compagnie.

###### Art. 11.

Les voitures, à l'arrivée ou au départ, devront entrer ou sortir par la barrière désignée par le chef de gare.

L'entrée des gares, pour les voitures, ne peut être exigée par les expéditeurs qu'une demi-heure au plus avant le moment où doit commencer le chargement.

Il est interdit d'introduire dans les gares des animaux viciés, dangereux ou malsains qui pourraient compromettre la sécurité publique ou la santé des autres animaux à transporter par le chemin de fer.

#### TITRE III.

##### Dispositions générales.

###### Art. 12.

Après le coucher du soleil, toutes les voitures qui entrent dans les gares et stations doivent être éclairées.

###### Art. 13.

Toute infraction au présent arrêté, punie en vertu de l'art. 1<sup>er</sup> non-vin de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sera réprimée, conformément à l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

###### Art. 14.

Le présent arrêté sera soumis à l'approbation de Son Excellence le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. Il sera constamment affiché, aux frais de la Compagnie dans les cours des gares et stations et dans les salles d'attente.

###### Art. 15.

Les Commissaires de surveillance administrative, les Agents assermentés de la Compagnie et les Gardiens sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont ampliation sera transmise à M. l'ingénieur en chef de contrôle, au Directeur de la Compagnie et au Commissaire de gendarmerie.

Napoléon-Vendée, le 15 février 1967.

Le Préfet, M. FONBRUNE.

Approuvé par décret de S. Exc. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, en date du 9 mars 1967.

Ce plan plus simplement pourra aux Sables faire figurer les

LES

# 150 ans



# 1866-2016

# du train



# aux Sables d'Olonne

# BAINS DE MER DES SABLES D'OLONNE



## SAISON 1889

Dimanche 21 JUILLET: *Courses de Vélocipèdes* | Vendredi 16 AOÛT: *Courses de Chevaux*  
 Dimanche 28 JUILLET: *Fêtes de la Chaume* | Dimanche 18 AOÛT: *Grandes Régates*  
 Dimanche 15 SEPTEMBRE: *Courses de Chevaux du Pays*



Ce plan  
plus simplement  
travaux aux Sables  
faire figurer les co



1866-2016

# LES 150 ans

# du train

## aux Sables d'Olonne

### LES TRAMWAYS DE LA VENDÉE

## Compagnies et lignes

1895  
Création de la Compagnie du Tramway de Challans à Fromentine (CTCF)

1900  
Création par l'État de la Compagnie des Tramways de la Vendée (CTV)

1938  
Devient la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux (CFD)

1902  
Ligne Les Sables-d'Olonne - Talmont - Champ-Saint-Père (39 km)

1923  
Ligne Les Sables - Saint-Gilles - Bourgneuf (90 km)

1925  
Ligne Les Sables - Saint-Gilles - La Barre de Monts (64 km)

1930  
Ligne Les Sables - Talmont - Luçon (60 km)

La ligne vers Champ-Saint-Père traversait l'avenue de la gare, la rue Anatole France, la rue Paul Boudry, la rue de Bel Air, puis la RN 149 en direction de Talmont.

Il fallait 35 mn des Sables à Talmont.  
2h30 pour Champ-Saint-Père. Coût : 1,95 fr en 2<sup>e</sup> classe.



## Matériels roulants



9 locomotives en 1900  
27 locomotives en 1912  
Marques : Corpels Louvet, Decauville, Piguët.

1902 Création d'un dépôt pour l'entretien du matériel

1939 Repli des ateliers des CFD sur Les Sables

1923-1925 Mise en place des autorails, à gazogène puis à essence.  
Marques : Verney, Renault, Billard.

Voitures et wagons étaient fournis par les entreprises Carel, Decauville et les Ateliers du Nord de la France

En 1914, le parc était composé de 262 véhicules.  
En 1949, il restait en service : 19 locomotives, 11 automotrices et 419 véhicules tractés.



## La Fermeture

Un net recul du trafic s'amorce à partir des années 1930. Malgré un sursaut pendant la Seconde Guerre mondiale, les CFD subissent une très forte concurrence avec la route (automobiles, poids lourds et autobus), ce qui entraîne la fermeture des lignes.

1947: fermeture de la ligne de Champ-Saint-Père.  
1949: fermeture de la ligne de la Barre de Monts (octobre) et celle de Luçon (décembre).

Nbre de cheminots des Tramways (CDMOT Vendée)

	voyageurs	marchandises (en tonnes)
1906	205	
1931	385	
1936	275	
Le réseau métrique passe de 24 km en 1896 à 366 km en 1930		
Trafic des Tramways vendéens 1904-193 (source CDMOT Vendée)		
1904	382 451	67 937
1913	451 396	119 119
1917	256 936	74 411
1924	342 333	109 845
1930	431 170	173 703
1938	257 291	93 716

**Au dernier jour de 1949,**  
le dernier autorail  
des C. F. D.  
a accompli  
son dernier voyage



**LES SABLES**

LA SUPPRESSION DES TRAMWAYS VENDÉENS

Un dernier jour de 1949, le dernier autorail des C.F.D. a accompli son dernier voyage.

Le dernier coup de sifflet.

Archives Municipales de Les Sables-d'Olonne

Archives Municipales de Les Sables-d'Olonne

# Exposition des

# 150 ans du train

ANGERS



L'arrivée du chemin de fer aux Sables-d'Olonne, le 29 décembre 1866, demeure un événement majeur dans l'histoire sablaise. La Ville des Sables-d'Olonne célèbre cette année le 150<sup>e</sup> anniversaire de cette belle entreprise commencée sous le Second Empire avec la Compagnie de la Vendée, aventure qui s'est poursuivie jusqu'à nos jours avec le Réseau des chemins de fer de l'État et la SNCF.

En plaçant «La plus belle plage d'Europe» à 7 heures de la Capitale, comme le rappellent les affiches sablaises de la Belle Époque, le train a largement contribué à l'essor de la station «phare» de la côte vendéenne et de son port.

Le service des Archives municipales des Sables-d'Olonne vous propose donc de découvrir cette formidable épopée du chemin de fer sablais, au travers d'une exposition réunissant, sous forme thématique, des documents d'archives inédits et de nombreuses photographies d'époque.

## 1866-2016

LES SABLES D'OLONNE

Talmont  
(Bourg de l'abbaye)  
(conservatoire)



Les Archives municipales des Sables-d'Olonne tiennent à remercier tout particulièrement :

Les Archives départementales de la Vendée  
Le Centre National des Archives Historiques de la SNCF et  
Mme Cherifa Beniken  
La Réunion des Musées Nationaux  
Le Musée de l'Abbaye Sainte-Croix  
La Bibliothèque municipale des Sables-d'Olonne  
Mmes Catherine Sellier, Caroline Moizeau, Manuella Chiron

et Mathilde Mousson du service Communication de la Ville  
des Sables-d'Olonne  
MM. Richard Milcendeau et Thierry Ordroneau du service  
Peinture de la ville des Sables-d'Olonne  
M. Loïc Le Bourhis  
M. Jean-Luc Tesson  
M. Philippe Courage

M. Patrice Barraud  
M. David Robiller, Archives municipales d'Olonne-sur-Mer  
M. Gilbert Chavantré  
M. Philippe Moreau  
L'association «Olona»  
L'association «Mémoire des Olonnes»  
La direction du Journal des Sables